LE GARAGE

Chronique Automne 2008

Dans cette parution :	☑ Attacher votre moto sur une remorque ☑ Système de surveillance des pneus ☑ Collaborateurs recherchés ☑ Courrier du lecteur

Note au lecteur : à moins d'avoir des connaissances mécaniques et le manuel d'entretien à votre disposition, vous devriez confier ces taches à votre concessionnaire qui est qualifié et équipé pour procéder à l'entretien de votre motocyclette. Si vous avez des commentaires, suggestions ou le goût de partager votre expérience personnelle, contactez-nous à l'adresse suivante : **goldwing@gwq.qc.ca**

ATTACHER VOTRE MOTO SUR UNE REMORQUE

Bien sûr, on ne vous le souhaite pas! Cependant, il pourrait arriver un jour où votre moto devra être remorquée. Malheureusement, ce ne sont pas tous les remorqueurs qui disposent d'une formation adéquate pour effectuer correctement ce travail. Tout récemment, la moto d'un collègue a subi des dommages mineurs causés par le manque de connaissances du remorqueur. Nous vous proposons ici une méthode qui devrait assurer le transport de votre moto en toute sécurité. Certaines dispositions concernant la 1800 sont indiquées dans des encadrés lorsque nécessaire.

Il est souhaitable de vous procurer quatre extensions souples de courroies d'attache (photo 1). Les propriétaires de 1800 en auront besoin de six. Certaines disposent d'une boucle à chacune des extrémités. Elles permettent de fixer solidement et de façon sécuritaire les crochets d'attache à la moto et à la remorque. Mesurant 1 pouce de large par 18 pouces de long, leur capacité maximum est de 2,000 livres. Vous les trouverez auprès des marchands via le distributeur « Motovan » sous le numéro 10-613 (noir) pour 5,99 $ la paire.

Photo 1 - Courroie

1. Poussez ou avancez votre moto à l'avant d'une remorque de type plate-forme. Embrayez-la afin de prévenir le glissement avant ou arrière de la moto. Abaissez la béquille latérale.

2. Nouez l'extrémité d'une attache flexible autour du tube de fourche, au dessus des boulons de la bride inférieure gauche (photo 2). Passez une boucle de l'attache dans l'ouverture de l'autre boucle, puis serrez de façon à ce que l'une des boucles soit accessible.

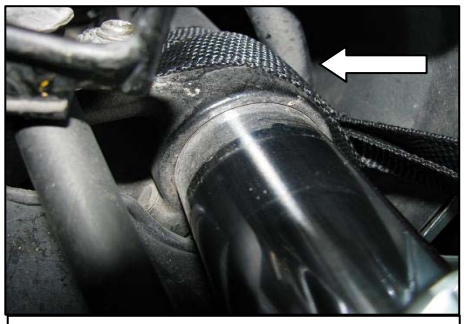

Photo 2 - Attache à la fourche

3. Glissez un crochet d'attache ajustable dans la boucle (photo 3) et reliez l'autre extrémité à la partie avant-gauche du plancher de la remorque. Tendez **légèrement** l'attache.

Photo 3 – Attache du crochet

4. Répétez les étapes 1 à 3 du côté droit de la moto avec une autre courroie flexible ainsi qu'une autre courroie ajustable munie d'un crochet.

Après cette étape, la moto devrait se tenir seule à la verticale, retenue par la légère tension des deux courroies.

5. Relevez la béquille latérale

6. Nouez l'extrémité d'une troisième courroie flexible autour de la poignée du siège arrière gauche; passez une boucle de l'attache dans l'ouverture de l'autre boucle, puis serrez de façon à ce qu'une des boucles soit accessible (photo 4).

Photo 4 - Attache arrière 1500

7. Glissez un crochet d'attache ajustable dans la boucle et reliez l'autre extrémité à la partie arrière-gauche du plancher de la remorque en évitant de toucher le couvercle de valise arrière. Tendez légèrement l'attache.

8. Répétez les étapes 6 et 7 du côté droit de la moto avec une quatrième courroie flexible attachée autour de la poignée du siège arrière droit ainsi qu'une autre courroie ajustable.

Pour les 1800, outre les attaches avant, quatre autre points d'attache sont requis : 2 plus au centre et 2 à l'arrière. Retirez les capots latéraux et nouez l'extrémité d'une attache flexible autour du cadre de la moto (photo 5) et attacher au plancher de la remorque. Faites de même de l'autre côté. Puis pour l'arrière, nouez l'extrémité d'une autre attache flexible à la fixation sacoche-coffre (sub frame) **et** au tuyau de garde de sacoche arrière (crash bar) (photo 6). Attachez au plancher de la remorque et faire de même de l'autre côté.

Photo 5 - Attache centrale 1800

Photo 6 - Attache arrière 1800

9. Serrez graduellement les courroies ajustables afin de compresser les suspensions avant et arrière de façon à leur permettre une certaine action. Les fourches devraient alors avoir environ 1 ½ pouce de parcours restant et la suspension arrière devrait réagir de la même façon.

10. Utiliser une autre attache afin de fixer la roue avant afin d'éviter son mouvement latéral.

Sur une 1500, les poignées du siège arrière sont vissées directement sur le châssis en acier de la moto et par conséquent peuvent accepter une tension importante. Il n'est pas suggéré d'attacher les courroies de fixation aux gardes « crash bars » avant ou arrière seulement; elles ne sont pas conçues pour accepter une tension vers le bas. Ceci pourrait les endommager le châssis. **Pour une 1800**, il ne faut **jamais** utiliser les poignées du siège comme point d'attache; ceci pourrait endommager les boulons de fixation el la partie filetée du cadre en aluminium. **Pour les deux modèles de moto**, il ne faut **jamais** fixer les courroies de fixation sur le guidon; ils pourraient plier et aussi endommager les contrôles de la moto. Il ne faut pas laisser la moto sur le pied central; lorsque la moto est bien fixée; elle n'a besoin

d'aucun support additionnel afin de rester stationnaire.

Pour libérer la moto lors du débarquement, procédez exactement de façon inverse au montage en vous rappelant de replacer la béquille latérale avant de relâcher la tension du côté droit. Ceci permet à la moto de pencher naturellement vers le côté gauche et de se positionner sur la béquille.

En terminant, nous vous suggérons de ne pas hésiter à intervenir si vous jugez que les manœuvres du remorqueur ne vous conviennent pas.

SYSTÈME DE SURVEILLANCE DES PNEUS

Une expérience vécue cet été démontre l'avantage certain d'un tel système.

Par un matinal et dominical 95°F de l'Ouest américain, j'active les senseurs de mon système en roulant quelques pieds à 10 km/h. Surprise!! Le voyant d'alerte pneu jaune clignote et affiche une pression de 25 dans le pneu arrière. « Le système me niaise » que je me dis. Je ferme le contact et reprend la procédure : même résultat. En me penchant pour examiner le pneu, je découvre la présence d'un clou, raison évidente de cette perte de pression.

Je dispose d'une trousse de réparation. Alors, je recherche un garage avec une pompe à air afin de retirer le clou, agrandir le trou et insérer une mèche. Le choix du garage s'impose pour disposer d'outils et de pièces pour la réparation de pneus qu'une simple station d'essence ne possède pas.

C'est dimanche; pas facile de trouver un garage. Mais je réussis. Après avoir procédé à la réparation « temporaire » par une mèche, deux choix s'offrent à moi : ou je retourne à l'hôtel afin de profiter de la piscine et je fais changer le pneu chez un concessionnaire lorsque possible, ou je pars pour mon itinéraire de la journée. Comme le remplacement du pneu sur la 1500 demande de la compétence, beaucoup de temps et le retrait de plusieurs pièces, et que la disponibilité incertaine du pneu pourrait demander une attente de quelques jours, je décide de partir. Choix un peu inquiétant, avouons-le. Toutefois, avec une réparation qui semble solide et le système de surveillance en fonction, une vérification fréquente et minutieuse du moniteur me permet de connaître la pression en tout temps et d'être alerté visuellement en cas d'une chute significative de cette pression (-15%). Heureusement, elle se maintient; mon système tient également compte de la fluctuation occasionnée par l'augmentation de la pression dans le pneu due à la chaleur, c'est-à-dire après avoir roulé. Après avoir parcouru 397 km, la journée se termine bien, la pression étant demeurée stable.

Maintenant, que faire ? Faire changer le pneu ou poursuivre le voyage dans cette condition ? Le pneu est demeuré sur la moto jusqu'au retour à la maison, car pendant plusieurs jours, les cactus étaient plus nombreux que les garages de motos…

Le système m'a rassuré en tout temps sur la pression exacte du pneu réparé et m'a permis de ne procéder au changement qu'au retour. Fait non négligeable, le moniteur informe toujours de la pression du pneu à froid au départ, tel qu'il est recommandé de faire manuellement. Inutile de se pencher sous la moto pour en effectuer la mesure puis, devoir chercher une pompe à air après avoir dégonflé le pneu avec un manomètre ☺.

Nous avons appris dernièrement que SmarTire ne vend plus son système pour la motocyclette. Cependant, la balance des stocks est disponible auprès d'un distributeur américain, Vulcan Tire Sales. Le numéro de pièce est #11002 et se vend 169$ US. - http://www.vulcantire.com/ -

Un autre système est aussi disponible sur le marché : le Doran 360M. Le système inclut un petit écran récepteur imperméable (1.7 largeur x 1.95 hauteur x 1,4 épaisseur), 2 capteurs émetteurs ou senseurs, 2 valves droites et 2 valves 90 degré, une lumière d'avertissement externe rouge DEL et un voyant pneu clignotant sur le moniteur qui avise d'une basse pression et une alarme sonore. L'émetteur du système peut être placé à l'extérieur ou à l'intérieur de la roue (voir photo).

Ce système ne mesure toutefois que la pression des pneus alors que l'autre compense également les écarts de pression selon la température. À chaque utilisation, il peut prendre jusqu'à 6 minutes avant d'afficher des informations puisque les émetteurs ne transmettent qu'à toutes les 6 minutes.

Écran récepteur Doran	**Valve avec émetteur Doran**

Ce système est disponible chez Doran MFG pour 249.99 $. http://www.doranmfg.com/

À titre d'information, la National Highway and Traffic Safety Administration considère à plat un pneu ayant 25% sous la pression recommandée.

En terminant, nous savons que plusieurs motocyclistes disposent de trousses de réparation de crevaison. Il est souhaitable de vérifier si les composantes sont toujours utilisables. Compte tenu que cette trousse est toujours soumise à une grande chaleur dans la moto, la colle durcie ou les mèches séchées seraient totalement inutiles.

COLLABORATEURS RECHERCHÉS

Plusieurs parmi ceux qui nous lisent possèdent beaucoup d'expérience en ce qui concerne l'entretien d'une Goldwing. Nous sommes à la recherche de collaborateurs, particulièrement en ce qui concerne les 1800. Si quelqu'un est prêt à nous fournir de l'information, nous pourrons assister à la rédaction des articles. Également, si les 1500 représentent votre intérêt, n'hésitez-pas à communiquer avec nous. **Merci à l'avance!**

COURRIER DU LECTEUR

Salut vous deux.

Je suis rendu à mon hôtel à Banff. En reculant la moto, je me suis aperçu que la lumière indiquant le recul n'était pas allumée dans le tableau de bord. J'ai senti une odeur de brûlé qui venait du devant ou de sous le siège (difficile à localiser) et j'ai remarqué que les feux de position ne fonctionnaient pas également. En un mot je n'ai plu rien qui allume sur le tableau de bord. Après vérification, j'ai du remplacer le fusible 15, en haut à gauche (tail) qui avait sauté. Dès que je tourne la clé à nouveau, le fusible brule. J'ai débranché la remorque et en ai vérifié toute la « couette ». J'ai aussi vérifié les lumières de coté de la valise et les lumières de rétroviseurs qui sont des lumières rajoutées pour voir si des fils étaient découverts; je n'ai rien trouvé. Avez-vous une idée de ce qui peu avoir causé cela? Comment devrais-je faire pour vérifier avec un testeur? Y a t-il une façon de procéder? Heureusement, le problème ne m'empêche pas de rouler.

Merci.

André « Silver » Renaud

Réponse de Claude et Claude

Cher André,

Pas facile de régler un tel problème à distance mais on essaie quand même… Nous ne croyons pas que les fils d'origine sur la moto soient responsables du problème. Nous suggérons de vérifier en partant du devant, soit des lumières de couvre-disque; ensuite, il faudrait vérifier si un fil rajouté frotte en quelque part, un fil qui serait donc un peu à découvert. Pas évident à trouver on en convient. Aussi, si tu as des fils qui passent sous ton « shelter » ton dessus de réservoir à essence, on suggère en dernier recours de le retirer et de vérifier ces fils. On ne croit pas que les clignotants aient une responsabilité dans cette situation, même les fils situés dans la colonne de direction. Donc, un court-circuit serait à l'origine de ta difficulté.

Désolé de ne pouvoir en faire plus pour l'instant. Si tu trouves la cause, nous sommes très intéressés à en connaître la cause. Bon voyage malgré tout.

Claude et Claude

André écrit à nouveau :

Bonjour à vous deux!

Vous êtes réellement formidable! Les dernières vérifications ont fait que j'ai identifié le problème. C'est bien ce que vous aviez pensé; le problème était situé dans la lumière dans le cache-disque côté droit. J'ai déconnecté cette lumière et remis un autre fusible et tout est revenu normal. Je vais démonter ce cache-disque quand j'aurai du temps pour le réparer.

Merci mille fois à vous deux.

André « Silver » Renaud